@ i ztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

1(72)
styczeń
2014




















O KOMUNIKACJI, KTÓRA BYŁA I BĘDZIE





Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Komunikacja na świecie

Drodzy Czytelnicy

Zdecydowanie najważniejsze będzie wprowadzenie w komunikacji zmian związanych z zakończeniem budowy centralnego odcinka II linii metra. Realizując politykę transportową Warszawy, według której dominującą rolę w systemie transportowym ma pełnić transport szynowy, będziemy chcieli wprowadzać zmiany w sieci połączeń autobusowych, tak by linie autobusowe dowoziły do stacji podziemnej kolei – mówi Wiesław Witek, nowy dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego. **Tematem numeru** pierwszego w tym roku wydania iZTM **jest... komunikacja miejska** – zarówno stojące przed nią w najbliższych latach wyzwania, jak i najważniejsze wydarzenia z roku 2013.

Na łamach rubryki **„Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje”** cofniemy się do roku 1898, kiedy to w **Słubicach** uruchomiono pierwszy tramwaj elektryczny. 118-letnią **historię metra w Glasgow** poznamy dzięki kolejnemu artykułowi z cyklu „**Komunikacja na świecie**”.

Zachęcamy do lektury

Szanowni Państwo, od ponad 20 lat – podróżując komunikacją miejską – spotykamy się codziennie w drodze do domu, pracy, szkoły... Na początku nowego roku życzymy, aby wszystkie tegoroczne podróże kończyły się w pełnych pozytywnych uczuć domach oraz szkołach i miejscach pracy spełniających Państwa ambicje.

Wszystkiego dobrego!



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca: Magdalena Potocka

Skład: Maciej Beister

Nakład: 7872

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.ztm.waw.pl

 www.facebook.com/ztm.warszawa

 www.twitter.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

Pasażerowie mogą już korzystać z nowego przystanku Warszawa Ursus-Niedźwiadek

Mieszkańcy blisko 20-tysięcznego osiedla Niedźwiadek w dzielnicy Ursus od 7 stycznia 2014 r. mogą korzystać z nowego przystanku kolejowego. Pociągi do stacji Warszawa Śródmieście docierają w niespełna 20 minut.

Pasażerowie mają do wyboru Szybką Kolej Miejską – linię S1 albo pociągi Kolei Mazowieckich, w których są honorowane – w ramach Wspólnego Biletu – bilety ZTM od dobowego wzwyż.

Warszawa Ursus-Niedźwiadek jest przystankiem granicznym między pierwszą a drugą strefą biletową. Oznacza to, że pasażerowie wsiadający na nim do pociągów jadących w kierunku centrum Warszawy, mogą korzystać z biletów ważnych w pierwszej strefie biletowej. Aby ułatwić pasażerom przesiadki z autobusów do pociągów, Zarząd Transportu Miejskiego uruchamia nowy przystanek autobusowy **URSUS-NIEDŹWIADEK 11** na ulicy Orląt Lwowskich, za skrzyżowaniem z ulicą M. Keniga (w kierunku ulicy S. Wojciechowskiego), blisko wejścia do przejścia prowadzącego na peron. Dzięki niemu pasażerowie linii **187** będą mogli wygodnie i szybko przesiadać się do pociągu.



Od 7 stycznia pociągi zatrzymują się na przystanku kolejowym Warszawa Ursus-Niedźwiadek

Równocześnie z uruchomieniem przystanku kolejowego zlikwidowana została linia autobusowa 394. Jej zadaniem było połączenie osiedla Niedźwiadek z przystankiem kolejowym Ursus. Po uruchomieniu przystanku kolejowego Warszawa Ursus Niedźwiadek, z którego będą korzystać mieszkańcy osiedla, linia straciła rację bytu.

Nowy peron został zbudowany pomiędzy torami linii kolejowej łączącej Grodzisk Mazowiecki przez Pruszków ze stacją Warszawa Zachodnia. Szerokość peronu, o wysokości 76 cm, wynosi ok. 10 metrów, zaś jego długość to 200 metrów. Nowa infrastruktura została przystosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych, rodziców z dziećmi w wózkach oraz podróżnych z cięższym bagażem, którzy mogą skorzystać z wind.

Architektura nowego przystanku jest wzorowana na peronach linii z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego. Zadaszenie nawiązuje swoją formą do pozostałych przedwojennych przystanków na tej trasie. Z peronu prowadzi bezpieczne przejście do zbudowanego obok parkingu przesiadkowego Parkuj i Jedź na prawie 350 miejsc. Parking, który obecnie wykorzystywany jest jako parking osiedlowy dla mieszkańców okolicznych bloków, od 1 marca włączony zostanie do systemu P+R.

Przystanek Warszawa Ursus Niedźwiadek jest wspólną inwestycją miasta i PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – samorząd sfinansował budowę przejścia podziemnego (a także parkingu P+R), a PLK peron i infrastrukturę kolejową. Wykonawcą inwestycji jest Mostostal Warszawa S.A. Koszt pierwszej części (realizacja przejścia podziemnego) wynosi 7,581 mln zł, a drugiej (budowa peronu i pozostałej infrastruktury) 8,677 mln zł.







Większość złożonych wniosków została rozpatrzona

Karta Warszawiaka cieszy się coraz większym zainteresowaniem mieszkańców stolicy. W czasie niewiele dłuższym niż miesiąc złożono prawie 200 tys. wniosków o specjalny hologram (lub kartę z hologramem).

Akcja przyjmowania wniosków rozpoczęła się 3 grudnia 2013 r. Do momentu zamknięcia bieżącego numeru iZTM zostało złożonych prawie 200 tys. wniosków o wydanie hologramu lub karty z hologramem. Znaczna część wniosków wpłynęła do ZTM przez Internet – ok. 115 tys. Dużym zainteresowaniem cieszą się także Punkty Obsługi Pasażerów ZTM, które przyjęły prawie 50 tys. wniosków. Ponad 30 tys. wniosków zostało złożonych w Wydziałach Obsługi Mieszkańców urzędów dzielnic.

Do tej pory wydano ponad 85 tys. hologramów, a ok. 97 tys. jest gotowych do odbioru. Oznacza to, że **spośród ok. 200 tys. złożonych wniosków ok. 182 tys. zostało już rozpatrzonych**.

Warto przypomnieć, że Karta Warszawiaka, która uprawnia do zakupu m.in. tańszych biletów długookresowych komunikacji miejskiej przysługuje osobom, które mieszkają w Warszawie i tu rozliczają podatek dochodowy od osób fizycznych. Otrzymają ją osoby, które rozliczyły podatek dochodowy za cały 2012 lub 2013 rok. Żeby otrzymać hologram Karty Warszawiaka wystarczy złożyć odpowiedni wniosek w POP lub WOM i poczekać na informację zwrotną o możliwości odbioru hologramu lub karty z hologramem (dla osób, które wcześniej nie wyrabiały spersonalizowanej WKM).

O Kartę Warszawiaka łatwiej w POP-ach Centrum 2 i Świętokrzyska

Od 9 grudnia 2013 r. Punkty Obsługi Pasażerów ZTM Centrum 2 oraz Świętokrzyska (dwa z trzech stanowisk) są tylko do dyspozycji osób chcących dopełnić formalności związanych z Kartą Warszawiaka i Kartą Młodego Warszawiaka.

Pasażerowie mogą wypełniać i składać wnioski o Kartę Warszawiaka i Kartę Młodego Warszawiaka we wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów ZTM oraz w Wydziałach Obsługi Mieszkańców w dzielnicach.

Aby usprawnić procedurę oraz jak najbardziej skrócić czas niezbędny do załatwienia formalności, **Punkt Obsługi Pasażerów Centrum 2** (zlokalizowany na stacji metra Centrum, pawilon 2002H) oraz **dwa stanowiska w Punkcie Obsługi Pasażerów Świętokrzyska** (zlokalizowany na stacji metra Świętokrzyska, pawilon 1000G) **obsługują wyłącznie osoby zainteresowane otrzymaniem hologramu na Kartę Warszawiaka i Kartę Młodego Warszawiaka**.



Bilet Warszawiaka lub Bilet Młodego Warszawiaka można także kupić w biletomacie – wystarczy tylko wybrać odpowiednią opcję w menu

Jak zakodować Bilet Warszawiaka w biletomacie?

Do Zarządu Transportu wpływa od pasażerów wiele pytań o sposób zakodowania Biletu Warszawiaka lub Biletu Młodego Warszawiaka w biletomacie. Bilety te różnią się od używanych dotychczas przez wszystkich pasażerów zwykłych biletów długookresowych 30- lub 90-dniowych. W jaki sposób można je zakodować na karcie?

Zacznijmy od tego, że zakodowanie Biletu Warszawiaka na karcie, na której jest aktywny „zwykły" bilet 30- lub 90-dniowy spowoduje jego usunięcie. Najlepiej więc zakodować Bilet Warszawiaka po wygaśnięciu starego kontraktu.

Jeśli mimo wszystko zechcemy zrobić to wcześniej – nie powinniśmy korzystać z opcji przedłużania kontraktu. Wybranie jej spowoduje zakodowanie takiego samego, czyli nieco droższego kontraktu.

Żeby zakodować Bilet Warszawiaka, należy wybrać opcję „zmień kontrakt". Następnie musimy wybrać rodzaj biletu: imienny, na okaziciela lub seniora. Potem określamy, czy ma to być bilet 30- czy 90-dniowy. Kolejny krok to wybranie stref obowiązywania. Następnie dokonujemy wyboru pomiędzy biletem normalnym, ulgowym, Biletem Warszawiaka lub Biletem Młodego Warszawiaka.

W przypadku kodowania biletu na pustej karcie wybieramy opcję kodowania biletu długookresowego imiennego, a następnie przechodzimy wszystkie pozostałe kroki.

Największy warszawski kontrakt PPP podpisany

Zakończyło się postępowanie przetargowe na wymianę i eksploatację blisko 1600 stołecznych wiat. Najkorzystniejszą z punktu widzenia miasta ofertę złożyło konsorcjum firm AMS i Ströer. Umowa z wybranym koncesjonariuszem podpisana została rok po wyborze najkorzystniejszej oferty z uwagi na zaskarżenie wyboru przez konsorcjum, którego oferta była mniej korzystna oraz postępowanie prowadzone przez Wojewódzki, a następnie Naczelny Sąd Administracyjny.

Zaproszenie do składania ostatecznych ofert otrzymało pięć podmiotów uczestniczących w rozmowach:

- Clear Channel Sp. z o.o.,
- JC DECAUX Polska Sp. z o.o.,
- Konsorcjum Universum Digital Sp. z o.o. oraz UPG Warszawa Sp. z o.o.,
- Konsorcjum Ströer Polska Sp. z o.o. oraz Art. Marketing Syndicate S.A.,
- Konsorcjum CAM Polski Outdoor Sp. z o.o. oraz CAM Media S.A.

Dokumenty, wraz z ostatecznym opisem warunków koncesji oraz wzorem umowy, zostały przesłane do oferentów 26 lipca 2012 r. Firmy na przygotowanie ofert miały czas do 8 października. Ostatecznie w postępowaniu pozostały dwa konsorcja firm: konsorcjum Art Marketing Syndicate (AMS) S.A. i Ströer Polska Sp. z o.o. oraz konsorcjum CAM Polski Outdoor Sp. z o.o. i CAM Media S.A. Następnie, po przeprowadzeniu oceny ofert, miasto dokonało wyboru oferty najkorzystniejszej zgodnie z ustalonymi kryteriami oceny – zawierającej najkrótszy okres koncesji i najkorzystniejszy dla miasta udział w przyszłych zyskach z projektu.

Najkorzystniejszą ofertę w postępowaniu złożyło konsorcjum AMS S.A. oraz Ströer Polska sp. z o.o., deklarując czas koncesji na 8 lat i 10 miesięcy.

Drugi z oferentów zaskarżył wybór najkorzystniejszej oferty, ale w marcu 2013 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny odrzucił ten protest. Na tym jednak sprawa odwołań nie skończyła się. Konsorcjum CAM Media i CAM Polski Outdoor po uzyskaniu uzasadnienia do orzeczenia WSA złożyło skargę kasacyjną do Naczelnego Sądu Administracyjnego wraz z wnioskiem o zakazanie możliwości zawarcia umowy. NSA na posiedzeniu niejawnym we wrześniu 2013 r. odmówił wstrzymania zaskarżonej czynności, polegającej na zawarciu umowy. Tym samym, z prawnego punktu widzenia zawarcie umowy koncesji stało się możliwe.

Pierwsze 180 wiat powinno pojawić się w ciągu roku od podpisania umowy. Na wymianę wszystkich 1580 przystanków prywatny inwestor będzie miał 3 lata. W zamian będzie mógł zarabiać na umieszczonych tam nośnikach reklamowych. To nasze pierwsze tak duże i skomplikowane postępowanie w partnerstwie publiczno-prywatnym. Mam nadzieję, że będzie stanowiło dobry przykład dla kolejnych projektów w tej formule – powiedział Jacek Wojciechowicz, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy.



Umowa w sprawie Wspólnego Biletu podpisana

2 stycznia 2014 r. w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego została podpisana umowa dotycząca funkcjonowania „Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD". Dzięki temu w 2014 r. mieszkańcy Mazowsza w dalszym ciągu będą mogli korzystać z udogodnienia, jakim jest możliwość podróżowania z jednym biletem.

Oferta dla podróżnych, korzystających z przejazdów środkami transportu publicznego w ramach ZTM, a także pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej, została wprowadzona w 2005 r. Od tego czasu „Wspólny Bilet" cieszy się coraz większą popularnością. Zakres obowiązywania oferty z roku na rok się poszerzał. Początkowo ze „Wspólnego Biletu" można było korzystać na odcinku Warszawa Ursus – Warszawa Wschodnia.

Koleje Mazowieckie to jeden z najdynamiczniej rozwijających się przewoźników kolejowych. Rok 2013 zamykamy kolejnym rekordem – przewieźliśmy ponad 62 mln pasażerów. To aż o 10 mln pasażerów więcej niż zaledwie trzy lata temu. Ludzie coraz chętniej przesiadają się z samochodu do pociągu. To zdecydowanie szybszy i tańszy sposób komunikacji. Nowy tabor to także większy komfort. Stąd sukces „Wspólnego Biletu" – podkreślił marszałek Adam Struzik.

Oferta będzie funkcjonować w 2014 r. na dotychczasowych zasadach. To oznacza, że bilety ZTM – od dobowego wzwyż – będą uprawniać do przejazdów pociągami Kolei Mazowieckich na obszarze ograniczonym stacjami: Sulejówek Miłosna, Śródborów, Zalesie Górne, Pruszków, Płochocin, Legionowo Przystanek, Legionowo Piaski, Warszawa Zacisze-Wilno (granice drugiej strefy biletowej) oraz pociągami Warszawskiej Kolei Dojazdowej na odcinku Warszawa Śródmieście WKD – Opacz.

Po raz kolejny osiągnęliśmy porozumienie. Skorzystają na tym mieszkańcy stolicy i sąsiadujących z nią miejscowości, dla których jakże ważny jest sprawny dojazd do pracy, domów i szkoły. Zapewnienie nowoczesnej i szybkiej komunikacji to nasz absolutny priorytet. To Warszawa nadal ponosi główny – 60-proc. ciężar finansowania „Wspólnego Biletu" na terenie aglomeracji. Mogę zapewnić, że sytuacja w zakresie jego współfinansowania jest stabilna – stwierdził Jacek Wojciechowicz, zastępca prezydenta m.st. Warszawy.





„Wspólny Bilet" to oferta bez której tysiące mieszkańców podwarszawskich miejscowości, ale również i wielu warszawskich dzielnic, nie wyobrażają sobie codziennych dojazdów do pracy i szkoły - powiedział dyrektor ZTM Wiesław Witek

Uważam, że to bardzo dobra oferta dla podróżnych, dlatego z pewnością warto kontynuować i ulepszać to, co wspólnie rozpoczęliśmy w 2005 r. Cieszę się, że Zarządowi Transportu Miejskiego i samorządom partycypującym w finansowaniu „Wspólnego Biletu" udało się osiągnąć porozumienie. Decyzja o włączeniu się w ofertę świadczy o odpowiedzialności mazowieckich włodarzy i o nowoczesnym spojrzeniu na kwestię zintegrowanego transportu publicznego na terenie Mazowsza – powiedział Artur Radwan, prezes Zarządu „Kolei Mazowieckich – KM".

Zadowolenia z podpisania umowy nie krył także Wiesław Witek, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie - *„Wspólny Bilet" to dziś w aglomeracji warszawskiej standard. To oferta bez której tysiące mieszkańców podwarszawskich miejscowości, ale również i wielu warszawskich dzielnic, nie wyobrażają sobie codziennych dojazdów do pracy i szkoły. Tam gdzie nie kursuje SKM, pociągi Kolei Mazowieckich stanowią dla nich trzon komunikacyjnej oferty. Na liniach obsługiwanych przez SKM doskonale uzupełniają tę ofertę. „Wspólny Bilet" pozwala także pasażerom na obniżenie kosztów podróży. Zamiast dwóch oddzielnych biletów pasażerom wystarczy dziś tylko jeden - bilet ZTM* – powiedział dyrektor Wiesław Witek.

Szybszy dojazd z Ursusa na Bielany i łatwiejsze przesiadki na Żeraniu

Pasażerowie podróżujący komunikacją miejską między Ursusem a Bemowem i Bielanami mogą przemieszczać się między tymi dzielnicami znacznie szybciej. Od 7 stycznia 2014 r. autobusy kursują wiaduktem nad torami kolejowymi wzdłuż ulicy Gierdziejewskiego. Od tego dnia, osoby wysiadające z autobusów na pętli Żerań FSO mogą także wygodniej przesiadać się do tramwajów.

Oddanym niedawno do ruchu wiaduktem nad torami kolejowymi wzdłuż ulicy Gierdziejewskiego kursuje linia autobusowe 197. Jej trasa prowadzi ulicami: GWIAŹDZISTA – ... – Jana Olbrachta – **Redutowa – Wolska – Połczyńska – Połczyńska – Gierdziejewskiego – Lalki – Jagiełły – Wojciechowskiego – Keniga – URSUS-NIEDŹWIADEK.**

Dodatkowo, w związku z wycofaniem linii **197** z pętli ZNANA, zmieniona została również trasa linii **129.** Linia zapewnia nowe połączenie – ulicą Strąkową, którą dotychczas nie kursowały autobusy – między Wolą i Bemowem. Autobusy linii **129** kursują trasą: URSUS-SANKTUARIUM – ... – Dźwigowa – **Powstańców Śląskich** – **Strąkowa** (powrót: **Strąkowa – Powstańców Śląskich**) – **Strąkowa** – **Boznańskiej** (powrót: **Stroma**) – Jana Olbrachta – ... – KOŁO.

Aby pasażerom wysiadającym z autobusów na pętli Żerań FSO ułatwić przesiadki do tramwajów, 7 stycznia 2014 r. została **wydłużona trasa linii tramwajowej 28**. Tramwaje tej linii dojeżdżają ulicą Jagiellońską do pętli tramwajowej Żerań FSO, zlokalizowanej pod Trasą Toruńską.



Od 7 stycznia 2014 r. tramwaje linii nr 28 dojeżdżają do pętli Żerań FSO

Pasażerowie wybrali – Poligonową kursują linie 135 i 311

Od 7 stycznia 2014 r. linie autobusowe 135 i 311 kursują ulicą Poligonową i Nowaka-Jeziorańskiego. Za taką organizacją komunikacji miejskiej – w trakcie konsultacji społecznych – opowiedzieli się pasażerowie.

W ramach konsultacji ZTM przedstawił dwa warianty. Według pierwszego linie **135** i **311** miały zostać połączone, a trasa linii **168** miała ulec zmianie. Drugi wariant zakładał, że linie nie zostaną połączone lecz obie będą kursowały ulicą Poligonową i Nowaka-Jeziorańskiego, a linia **168** pozostanie na swojej dotychczasowej trasie.

W czasie konsultacji, które trwały od 13 listopada do 4 grudnia 2013 r., do ZTM wpłynęły opinie 405 osób. Większość pasażerów – 249 osób (61 proc.) – opowiedziała się za drugim wariantem. Pierwszą propozycję wybrały 104 osoby (26 proc.). Pozostałe 52 osoby (13 proc.) nie opowiedziały się za żadnym z wariantów, tylko przekazały własne postulaty. Drugi wariant poparła także Rada Dzielnicy Praga-Południe

Od 7 stycznia 2014 r. autobusy linii 135 i 311 kursują trasami:

- **135** – PL. HALLERA - ... - Grenadierów – **Poligonowa** – **Nowaka-Jeziorańskiego** – **Fieldorfa** – Zamieniecka - ... - PKP OLSZYNKA GROCHOWSKA
- **311** – PRAGA PŁD.-RATUSZ - ... - Grenadierów – **Poligonowa** – **Nowaka-Jeziorańskiego** – Fieldorfa - ... - GOCŁAW.

JESTEM MIŁOŚNIKIEM TRAMWAJÓW

Zdecydowanie najważniejsze będzie wprowadzenie w komunikacji zmian związanych z zakończeniem budowy centralnego odcinka II linii metra – o planach na najbliższe miesiące i lata, konieczności rozbudowy stołecznej sieci tramwajowej i dotychczasowej współpracy z ZTM opowiada **Wiesław Witek**, **dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego od 16 grudnia 2013 roku**.

Pracę w ZTM rozpoczął Pan zaledwie kilkanaście dni temu, ale nie musiał się Pan uczyć od podstaw...

Komunikacja miejska a także inne obszary działalności ZTM – jak inwestycje, nie są mi obce. Z ZTM miałem przyjemność współpracować przez wiele lat w trakcie mojej pracy w Urzędzie m.st. Warszawy. Najpierw w Biurze Infrastruktury, a potem kierując Biurem Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym. I celowo użyłem tu słowa „przyjemność", gdyż pracownicy firmy, z którymi współpracowałem, to fachowcy oddani swojej pracy. Z takimi ludźmi zawsze dobrze się pracuje. Dodam, że zagadnienia transportowe mogłem poznać „od kuchni" chociażby podczas prac w zespole koordynującym przygotowania do obsługi Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012.

Nie mogę także nie zauważyć, że ZTM, który prowadzi obecnie wiele ważnych dla całego miasta przedsięwzięć, że wspomnę tylko o budowie centralnego odcinka II linii metra, czy akcji wydawania hologramów do Karty Warszawiaka, jest firmą działającą bardzo sprawnie. Ogromna zasługa w tym moich poprzedników: Leszka Ruty, dyrektora ZTM od 2006 r. oraz Andrzeja Franków, kierującego pracami ZTM przez ostatnie miesiące. Należą im się słowa uznania.

Jakie najważniejsze zadania teraz przed Panem?

Zdecydowanie najważniejsze będzie wprowadzenie w komunikacji zmian związanych z zakończeniem budowy centralnego odcinka II linii metra. Realizując politykę transportową Warszawy, według której dominującą rolę w systemie transportowym ma pełnić transport szynowy, będziemy chcieli wprowadzić zmiany w sieci połączeń autobusowych, tak by linie autobusowe dowoziły do stacji podziemnej kolei.

Oczywiście zdaję sobie doskonale sprawę z tego, że ogromna grupa pasażerów jest bardzo przywiązana do autobusów. Mówię tu np. o mieszkańcach Warszawy, którzy podróżują ulicami pozbawionymi komunikacji szynowej, m.in. ulicami Radzymińską i Górczewską. Obecnie do centrum Warszawy mogą dojechać bezpośrednio autobusem. Głównym zadaniem linii autobusowych kursujących tymi ulicami powinno być jednak dowiezienie pasażerów do początkowych stacji II linii metra. Wiem, że wśród zwolenników połączeń bezpośrednich takie zmiany mogą na początku budzić sprzeciw. Zrobimy jednak wszystko, aby przekonać ich do tego, że dzięki przesiadce do metra zyskają na czasie.



Liczę oczywiście na to, że do metra uda się również przekonać kierowców, którzy codziennie tracą nerwy stojąc na zakorkowanych warszawskich mostach.

Ważnym zadaniem będzie także kontynuacja wspomnianej już akcji wydawania hologramów do Kart Warszawiaka. Na razie wszystko przebiega zgodnie z planem. Coraz więcej warszawiaków ma już karty z hologramem. Oby tak dalej.

Jestem miłośnikiem tramwajów i zawsze – mając do wyboru autobus i tramwaj – decyduję się na podróż tramwajem. Będziemy intensywnie pracować i zrobimy wszystko, co możliwe, aby został wybudowany odcinek torów wzdłuż ulicy Powstańców Śląskich. Będzie także kontynuowana budowa linii tramwajowej na Tarchomin – do ulicy Mehoffera. Liczę również na to, że uda się rozpocząć przygotowania do budowy linii tramwajowej do Wilanowa i na Gocław.

Czego życzyłby Pan na początku 2014 roku Czytelnikom naszego magazynu?

Przede wszystkim sprawnej komunikacji miejskiej, która stała się wizytówką naszego miasta. I obiecuję, że ja i moi pracownicy zadbamy o to, żeby tak nadal było. Życzę również wyrozumiałości dla zmian w komunikacji, które niechybnie nas czekają, a także wiele życzliwości, która pozwoli przetrwać wszelkie niedogodności i utrudnienia w roku pełnym wyzwań.

Silny kręgosłup
komunikacji miejskiej



Mieszkańcy Grochowa przesiadający się na nowej pętli autobusowej do metra na stacji Stadion Narodowy, pasażerowie z Tarchomina wsiadający do tramwajów na pętli przy ulicy Mehoffera, dodatkowe miejsca parkingowe w ramach systemu Parkuj i Jedź, rozwój infrastruktury rowerowej, nie tylko z myślą o użytkownikach Veturilo. Tak komunikację miejską widzi nowy dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego – **Wiesław Witek**, który o swoich planach **rozmawiał 3 stycznia 2014 roku z dziennikarzami**.

Nie oczekujcie ode mnie fajerwerków. Przez ostatnie lata – w obszarze komunikacji miejskiej – zrealizowano tak dużo wartościowych projektów, że nie ma potrzeby wprowadzania nowości na siłę. Moją ambicją jest ustabilizowanie kręgosłupa komunikacyjnego stolicy oraz realizacja niezbędnych zmian w organizacji komunikacji miejskiej w taki sposób, aby jak najpełniej odpowiadały potrzebom pasażerów – powiedział dyrektor Witek. *Silny, stabilny kręgosłup komunikacji miejskiej jest potrzebny, ponieważ mnóstwo osób przyzwyczaja się do „swoich” linii autobusowych i tramwajowych. Te linie często kursują latami na swoich trasach i sprawdzają się. Nie należy tego zmieniać. Nie oznacza to jednak, że nie będziemy starali się przekonywać pasażerów do nowych rozwiązań* – dodał.



Grochów przesiada się do metra

Zmieniona organizacja komunikacji miejskiej będzie związana z oddaniem do użytku centralnego odcinka II linii metra. Mieszkańcy Woli i Pragi zyskają nowy środek transportu. Trzeba im będzie zapewnić linie dowozowe do stacji metra. Po stronie praskiej większość autobusów będzie kończyła kursy przy Dworcu Wileńskim, gdzie będzie można przesiąść się do kolejki podziemnej. Nowością będzie pętla autobusowa w sąsiedztwie stacji Stadion Narodowy, na której mieszkańcy Grochowa będą mogli wygodnie przesiąść się do metra. Rozpoczęcie prac przy jej budowie planowane jest po zakończeniu robót na tzw. trasie świętokrzyskiej i ulicy Sokolej.

Na Woli większość autobusów będzie dojeżdżała do ronda Daszyńskiego, na którym planowane jest przygotowanie wygodnego peronu przesiadkowego. Dla tramwajów, na ulicy Prostej zostanie wybudowany specjalny tor żeberkowy, co pozwoli na obsługę kursujących nią linii taborem dwukierunkowym.

Tramwaje na Mehoffera i Powstańców Śląskich

Nie wyobrażam sobie, byśmy w tym roku „nie odpalili” dwóch inwestycji tramwajowych – na Tarchominie i Bemowie – powiedział Wiesław Witek. Od stycznia 2013 roku funkcjonuje pierwszy odcinek trasy tramwajowej na Tarchomin łączący pętle Metro Młociny i Stare Świdry. Obecnie Tramwaje Warszawskie są w trakcie realizacji procedury przetargowej na kontynuację budowy trasy do pętli



Więcej tras rowerowych

Sezon Veturilo 2013 zakończyliśmy z ponad 149 tys. użytkowników systemu, którzy dokonali ponad 1,7 mln wypożyczeń rowerów – podsumował Wiesław Witek. *Chcemy, aby rowery były pełnoprawnym środkiem transportu. Przytoczone liczby pokazują, że jest to możliwe. Nie chodzi tylko o kolejne stacje Veturilo, ale przede wszystkim – z myślą o osobach, które regularnie podróżują po stolicy własnym rowerem – o rozwój tras rowerowych. Obecnie dysponujemy 340-kilometrowym systemem tras rowerowych. To, co teraz jest najbardziej potrzebne, to jego integracja i rozwój* – dodał dyrektor ZTM.

przy ulicy Mehoffera. *Do wojewody mazowieckiego wpłynęło odwołanie od pozwolenia na budowę linii. Nie znam terminu jego rozpatrzenia. Nie zmienia to jednak faktu, że dołożymy wszelkich starań, aby tramwaje zaczęły kursować wzdłuż ulicy Światowida. I już widzę pętlę przy ulicy Mehoffera i ludzi wsiadający do tramwajów jadących w kierunku Metra Młociny i ulicy Marymonckiej* – powiedział dyrektor ZTM.

Wiesław Witek zaznaczył, że również w tym roku powinien być gotowy brakujący odcinek linii tramwajowej wzdłuż ulicy Powstańców Śląskich. Prace przy budowie linii będą wiązały się z wakacyjnym wyłączeniem ruchu tramwajowego na ulicy Połczyńskiej i Radiowej oraz przebudową pętli przy ulicy Górczewskiej.

P+R – 310 dodatkowych miejsc

W ciągu najbliższych miesięcy i lat będą kontynuowane prace związane z rozbudową systemu Parkuj i Jedź. Zarząd Remontów i Konserwacji Dróg zobowiązał się, że jeszcze w styczniu wejdzie na teren budowy dodatkowego parkingu w sąsiedztwie stacji metra Młociny – powiedział dyrektor ZTM. Po zakończeniu prac kierowcy zyskają około 310 miejsc parkingowych.

Zarząd Transportu Miejskiego przygotowuje się także do rozpoczęcia trzeciego etapu inwestycji „Budowa parkingów strategicznych Parkuj i Jedź". Plany dotyczą rozbudowy trzech istniejących parkingów zlokalizowanych przy stacjach metra Młociny, Marymont i Wilanowska, budowy nowych obiektów przy przystankach kolejowych PKP Warszawa Płudy, PKP Warszawa Żerań, PKP Warszawa Jeziorki oraz nad pętlą autobusową Żerań FSO.

Układ komunikacyjny po otwarciu centralnego odcinka II linii metra, nowe trasy tramwajowe, dodatkowe miejsca parkingowe i rozwój tras rowerowych. Te wszystkie zagadnienia są bardzo ważne i wśród wielu mieszkańców zapewne wywołają duże emocje. Zapewniam, że będziemy kontynuowali dotychczasową praktykę ZTM konsultacji społecznych. O zmianach będziemy dyskutować z kierownictwem miasta, pasażerami i dzielnicowymi radnymi – obiecał na koniec nowy dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego.





Komunikacyjna układanka o starym roku

2650 rowerów, „Pliszka”, bezpłatna komunikacja miejska, bilet za 99 zł, ponad 1,8 mln wypożyczeń, art. 287 par. 1 Kodeksu karnego, Warszawa Zacisze-Wilno, C09, bilet jednorazowy przesiadkowy, stacja przy Uniwersytecie Medycznym, paserstwo, łącznik pomiędzy I i II linią metra, ikarus, Karta Warszawiaka. Co oznaczają te liczby, hasła, nazwy? W rozszyfrowaniu pomoże przegląd ważnych, czasem przyjemnych, a czasem poważnych i trudnych wydarzeń w stołecznej komunikacji miejskiej w 2013 roku.

400 proc. normy

1 stycznia 2013 roku zaczęła obowiązywać **nowa taryfa biletowa**. Zmieniły się ceny wszystkich biletów. Bilety w zeszłym roku kosztowały: jednorazowy – 4,40 zł (ważny w 1. strefie biletowej) i 7 zł (ważny w 1. i 2. strefie biletowej), 20-minutowy – 3,40 zł (ważny w 1. i 2. strefie biletowej), dobowy – 15 zł (ważny w 1. strefie biletowej) i 24 zł (ważny w 1. i 2. strefie biletowej), 30-dniowy – 100 zł (ważny 1. strefie biletowej) i 196 zł (ważny w 1. i 2. strefie biletowej).

21 stycznia 2013 roku uruchomiono **pierwszy odcinek trasy tramwajowej łączącej Białołękę z Młocinami przez most Marii Skłodowskiej-Curie**. Linia nr 2 połączyła pętlę Metro Młociny z tymczasową pętlą Stare Świdry. Przystanek końcowy na terenie pętli Metro Młociny został zlokalizowany w takim miejscu, aby pasażerowie mogli szybko i wygodnie przesiadać się do metra. W drugim etapie inwestycji linia tramwajowa zostanie przedłużona do pętli Mehoffera, a następnie do Winnicy. Obecnie Tramwaje Warszawskie są w trakcie przeprowadzania procedury przetargowej na budowę odcinka do pętli Mehoffera.


„Dwójkę” obsługują dwukierunkowe Swingi Duo



W 2013 roku wielbiciele dwóch kółek mogli korzystać z ponad 2,6 tys. rowerów

Wielbiciele dwóch kółek mogli korzystać z Warszawskiego Systemu Roweru Publicznego **Veturilo** od 9 kwietnia 2013 roku. Nowe stacje pojawiły się nie tylko w dzielnicach, w których system „zadebiutował” rok wcześniej, czyli na Bielanach i Ursynowie oraz w Śródmieściu i Wilanowie, ale także na Pradze Północ, Pradze Południe, Targówku, Białołęce, Ochocie, Woli, Mokotowie, Żoliborzu i we Włochach. W efekcie, w 2013 roku w Warszawie rowerzyści mieli do dyspozycji **173 stacje Veturilo i Bemowo Bike** (kompatybilny z Veturilo system wypożyczalni rowerów dostępny na Bemowie) z **2650 rowerami**. Ogromną popularność rowerów, zarówno wśród warszawiaków, jak i turystów dostrzegli także prywatni inwestorzy (CH Arkadia, Galeria Mokotów, kompleks biurowy Poleczki Business Park), którzy sfinansowali ustawienie ośmiu stacji.

Na koniec sezonu (listopad 2013 roku) w systemie było zarejestrowanych 149 674 użytkowników, którzy – łącznie z systemem Bemowo Bike – dokonali **1 849 763 wypożyczeń**

Ponad 90 proc. użytkowników Veturilo wystawiło systemowi ocenę dobrą lub bardzo dobrą

rowerów. W porównaniu z rokiem 2012, liczba wypożyczeń wzrosła o ponad 400 proc. Miejscami najchętniej wybieranymi na punkt początkowy i końcowy podróży były stacje zlokalizowane w al. Niepodległości (przy ulicy Batorego), przy CH Arkadia oraz na rondzie Waszyngtona (przy Stadionie Narodowym). Najpopularniejsze trasy wiodły od al. Komisji Edukacji Narodowej (Metro Natolin) do ulicy Wąwozowej (Metro Kabaty) i z powrotem, od al. Niepodległości (Wilanowska) do Galerii Mokotów, od al. Lotników (Modzelewskiego) do ulicy Wałbrzyskiej (Metro Służew) oraz od al. Niepodległości (przy ulicy Batorego) do ulicy Banacha (Uniwersytet Medyczny).

Ponad 90 proc. użytkowników Veturilo wystawiło mu ocenę dobrą lub bardzo dobrą (dane z raportu rowerowego za rok 2013 przygotowanego przez Zielone Mazowsze na zlecenie Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy).

Dodatkowo, w lipcu 2013 roku – na terenie węzła przesiadkowego Młociny – uruchomiono wypożyczalnię rowerków dla dzieci w wieku 7-9 lat. Zorganizowane grupy mogły wypożyczyć jednorazowo 35 rowerów dziecięcych i trzy rowery dla dorosłych opiekunów.

Wgrywanie fałszywych kontraktów na Warszawskie Karty Miejskie i Elektroniczne Legitymacje Studenckie w 2013 roku stało się poważnym problemem. Na początku kwietnia **Zarząd Transportu Miejskiego zintensyfikował działania mające doprowadzić do wyeliminowania procederu okradania miasta i pasażerów kupujących bilety w autoryzowanych punktach ZTM**.

We wrześniu 2013 roku – po kilku miesiącach dokładnego sprawdzania autentyczności kontraktów oraz ścisłej współpracy z policją, ZTM skierował do prokuratury prawie tysiąc zawiadomień. W wyniku przeprowadzonego postępowania czterem osobom postawiono zarzut popełnienia przestępstwa z art. 287 par. 1 Kodeksu karnego („Kto w celu osiągnięcia korzyści materialnej lub wyrządzenia innej osobie szkody, bez upoważnienia, wpływa na automatyczne przetwarzanie lub przekazywanie danych informatycznych lub zmienia, usuwa albo wprowadza nowe zapisy danych informatycznych podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5"). Dodatkowo, osobom korzystającym z nielegalnie zakodowanych biletów, mogą zostać postawione zarzuty umyślnego lub nieumyślnego paserstwa. Zarząd Transportu Miejskiego nadal regularnie sprawdza autentyczność kontraktów, i w razie jakichkolwiek wątpliwości zgłasza je do prokuratury.

Droga na Serock

Maj – tradycyjnie już od pięciu lat – był pierwszym miesiącem kursowania **Warszawskich Linii Turystycznych**. W 2013 roku – od początku maja do pierwszego tygodnia września – po Wiśle pływały: tramwaj wodny „Wars", statek do Serocka „Zefir" oraz bezpłatne promy „Pliszka", „Słonka", „Turkawka" i „Wilga". Z pokładu „Warsa" można było podziwiać panoramę Starego Miasta z Zamkiem Królewskim, Grubą Kaśkę, Stadion Narodowy i Centrum Nauki Kopernik. Statek „Zefir" zabierał na całodzienny rejs po Wiśle i Kanale Żerańskim do Serocka. Promy łączyły brzegi Wisły na wysokości Cypla Czerniakowskiego i Saskiej Kępy, mostu Poniatowskiego i Stadionu Narodowego, Podzamcza Fontanny i ZOO oraz Nowodworów i Łomianek.

Był to rekordowy sezon Warszawskich Linii Turystycznych – z tramwaju wodnego, statku do Serocka i promów skorzystało **153 988 osób**, czyli o ponad 31 tys. osób więcej niż w roku 2012.

W połowie roku – po kilku miesiącach konsultacji z pasażerami, władzami dzielnic oraz radnymi i osobami niepełnosprawnymi – wprowadzono **zmiany w organizacji komunikacji miejskiej**. Zmiany – spowodowane zmniejszeniem dochodów miasta, a tym samym brakiem możliwości przeznaczenia większych środków na komunikację miejską – były konieczne.

Zarząd Transportu Miejskiego, przygotowując się do ich wdrożenia, kierował się kilkoma podstawowymi zasadami. Przede wszystkim linie cieszące się największą popularnością nie zostały zmienione. Ofertę ograniczono jedynie na liniach, których trasy pokrywały się z komunikacją szynową oraz na najmniej popularnych. W efekcie, w czerwca 2013 roku zmieniono trasy 18 linii autobusowych, dla ośmiu linii wprowadzono nowe zasady kursowania, 11 linii zlikwidowano oraz uruchomiono jedną nową.



Największą popularnością cieszyły się promy.
W 2013 roku skorzystało z nich prawie 134,5 tys. osób

W czerwcu 2013 roku Warszawa zyskała **nowy przystanek kolejowy Warszawa Zacisze-Wilno**. Fakt jest tym bardziej wart odnotowania, że stacja powstała w ramach współpracy sektora prywatnego z sektorem publicznym. Firma Dom Development wybudowała stację w sąsiedztwie osiedla „Wilno", zapewniając mieszkańcom szybką podróż do Dworca Wileńskiego, przy którym można przesiąść się do tramwajów i autobusów często kursujących do centrum. Wkrótce będzie można skorzystać tam z metra. Przystanek kolejowy Warszawa Zacisze-Wilno jest przystankiem granicznym pomiędzy pierwszą i drugą strefa biletową, co oznacza, że wsiadający na nim pasażerowie mogą podróżować pociągami Kolei Mazowieckich na podstawie Wspólnego Biletu.

Dodatkowo, we wrześniu uruchomiono nową pętlę autobusową PKP Zacisze-Wilno, którą obsługują autobusy linii 170. Mieszkańcy osiedla i znajdujących się w sąsiedztwie domów mogą dojechać komunikację miejską do przystanku kolejowego i wygodnie przesiąść się do pociągu.

Sprawdzian

Wakacje w 2013 roku były poważnym sprawdzianem dla komunikacji miejskiej. 29 czerwca – w związku z budową łącznika pomiędzy I i II linią metra – **zamknięto stacje metra Centrum i Świętokrzyska,** a PKP Polskie Linie Kolejowe rozpoczęły **remont podmiejskiej linii średnicowej**.

Metro kursowało na dwóch odcinkach Młociny – Ratusz Arsenał i Politechnika – Kabaty. Aby pasażerowie jak najmniej odczuli brak stacji metra Centrum i Świętokrzyska uruchomiono komunikację zastępczą – dwie linie tramwajowe łączące Metro Marymont z Pl. Narutowicza i Żerań Wschodni z Metrem Marymont przez al. Jana Pawła II oraz linię autobusową kursującą z Metra Marymont do Metra Politechnika. W pierwszych dniach zmienionej organizacji ruchu pasażerom pomagali informatorzy ZTM. Według wstępnych zapowiedzi stacje metra miały być zamknięte przez całe wakacje, jednak udało się je otworzyć 23 sierpnia.

Remont podmiejskiej linii średnicowej i wyłączenie z ruchu odcinka pomiędzy stacjami Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia wiązał się z utrudnieniami dla osób korzystających z pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich. Pociągi kończyły kursy na Dworcu Wschodnim i Dworcu Zachodnim. Na odcinku Warszawa Śródmieście – Warszawa Zachodnia dopuszczono jedynie ruch wahadłowy. Pociągi SKM S1 kursowały od stacji Warszawa Śródmieście do stacji Warszawa Ursus, a linia S2 na odcinku Warszawa Śródmieście – Warszawa Lotnisko Chopina. Pasażerowie mieli do dyspozycji regularne linie autobusowe i tramwajowe kursujące wzdłuż linii średnicowej oraz dodatkowe linie tramwajowe (Banacha – Dworzec Wschodni i Wiatraczna –



Przystanek kolejowy Warszawa Zacisze-Wilno i pętla autobusowa PKP Zacisze-Wilno zostały wybudowane w ramach współpracy firmy Dom Development, PKP Polskich Linii Kolejowych i Zarządu Transportu Miejskiego



Podczas remontu linii średnicowej pociągi SKM S10 kursowały na trasie skróconej Warszawa Wschodnia – Otwock

Pl. Narutowicza) oraz linię autobusową łączącą Dworzec Wschodni z Metrem Politechnika.

We wrześniu, w całej Europie jest obchodzony Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu. W Warszawie, tradycyjnie na jego zakończenie, organizowane są **Dni Transportu Publicznego** – cykliczna impreza Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej i Stowarzyszenia Sympatyków Komunikacji Szynowej. W 2013 roku miejski dzień DTP zorganizowano na terenie zajezdni autobusowej i tramwajowej Woronicza. Dla uczestników imprezy przygotowano mnóstwo atrakcji m.in. odrestaurowany autobus Chausson, przejażdżki zabytkowymi autobusami i tramwajami oraz możliwość zwiedzania Stacji Techniczno-Postojowej metra oraz budowanych stacji Rondo ONZ i Stadion Narodowy. 22 września – podczas Europejskiego Dnia bez Samochodu – już po raz drugi wszyscy mogli bezpłatnie korzystać z komunikacji miejskiej.

W październiku 2013 roku rozpoczęto realizację inwestycji, która ucieszyła wszystkich zmotoryzowanych chętnie przesiadających się do komunikacji miejskiej – **rozbudowę parkingu Parkuj i Jedź przy stacji metra Stokłosy**. Wcześniej parking mógł pomieścić tylko 100 samochodów. Po zakończeniu prac, do dyspozycji pasażerów zostanie oddany czteropoziomowy obiekt z **394 miejscami parkingowymi** (w tym sześcioma dla osób niepełnosprawnych) i stojakami do przypięcia 20 rowerów. Otwarcie parkingu jest planowane w połowie 2015 roku. Koszt inwestycji – łącznie z projektem – wynosi około 16,5 mln zł.



Odrestaurowany Chausson – największa atrakcja Dni Transportu Publicznego 2013

Co 45 sekund

Listopad jest miesiącem, w którym są finalizowane wielomiesięczne przygotowania do Akcji Znicz. **W 2013 roku specjalna komunikacja cmentarna** (25 linii autobusowych i dwie linie tramwajowe „C") **kursowała przez trzy dni – od 1 do 3 listopada**, zapewniając dojazd do największych stołecznych nekropolii. Tradycyjnie linie autobusowe wyruszały m.in. z ulicy Królewskiej, z pl. Narutowicza, z pl. Trzech Krzyży, z Węzła Przesiadkowego Młociny, z Dworca Wschodniego i z ronda Wiatraczna. Część linii miała charakter międzycmentarny, czyli łączyła największe cmentarze.



Linia C09 – łącząca Metro Młociny z Cmentarzem Północnym – w okresie Wszystkich Świętych podjeżdżała na przystanki co 45 sekund

We Wszystkich Świętych wyjechało dodatkowo 646 autobusów (w tym 530 na liniach cmentarnych), 81 składów tramwajów (w tym 34 na liniach cmentarnych) i sześć pociągów metra. Linią rekordzistką – pod względem częstotliwości kursowania i liczby uruchamianych wozów – była linia C09. Na trasie Metro Młociny – Cm. Północny-Brama Gł. kursowała co ok. 45 sekund, a do jej obsługi skierowano 50 wozów. Drugie miejsce – pod względem częstotliwości kursowania – zajęła linia C69 (Wiatraczna – Cm. Bródnowski) jeżdżące co ok. 90 sekund, a trzecie linia C27 (Królewska – Cm. Bródnowski) z kursami co około dwie minuty.

2 grudnia 2013 roku był pierwszym dniem powszednim w historii stołecznej komunikacji miejskiej, podczas którego **na stołeczne ulice wyjechały tylko autobusy niskopodłogowe**. W ciągu kilku miesięcy poprzedzających tę datę niskopodłogowce stanowiły 100 proc. taboru obsługującego linie autobusowe w dni wolne. W dni powszednie oraz w nocy zdarzało się jeszcze spotkać ikarusa. Autobusy niskopodłogowe – z funkcją przyklęku i platformami ułatwiającymi wprowadzenie do pojazdu wózka inwalidzkiego – zapewniają większy komfort podróży wszystkim pasażerom, ale przede wszystkim zdecydowanie ułatwiają poruszanie się po mieście osobom niepełnosprawnym, seniorom i rodzicom podróżującym z dziećmi w wózkach.



Ikarusy po raz ostatni wyjechały na stołeczne ulice 29 listopada 2013 roku

Karta dla warszawiaka

Od 3 grudnia 2013 roku osoby korzystające z warszawskiej komunikacji miejskiej mogły wyrabiać Kartę Warszawiaka i Kartę Młodego Warszawiaka, stanowiące zapowiedź **nowej taryfy biletowej**, która zaczęła obowiązywać 1 stycznia 2014 roku. Najistotniejsze nowości w taryfie to wprowadzenie dodatkowych ulg na komunikację miejską dla osób mieszkających w Warszawie i rozliczających podatek dochodowy od osób fizycznych w stołecznych urzędach skarbowych oraz jej uproszczenie.

Osoby, które mieszkają w Warszawie i płacą tu podatki – po złożeniu odpowiedniego wniosku i jego weryfikacji – otrzymują **Kartę Warszawiaka** (a dokładnie hologram do naklejenia na nośnik biletów okresowych). Karta upoważnia m.in. do zakupu biletu 30-dniowego, ważnego w 1. strefie biletowej w cenie 98 zł. Pozostałe osoby płacą za taki sam bilet 110 zł. Zniżki przysługują także dzieciom osób mieszkających w Warszawie i tu rozliczających podatki. Dla dzieci, do ukończenia 20. roku życia oraz dla studentów studiów licencjackich, inżynierskich i magisterskich do ukończenia 26. roku życia, którzy rozliczają podatki w stolicy lub są na utrzymaniu rodziców lub opiekunów płacących podatki w Warszawie można wyrobić **Kartę Młodego Warszawiaka**. Dodatkowo wprowadzono specjalny **system ulg dla dzieci z rodzin mających troje dzieci i rozliczających podatek dochodowy od osób fizycznych w Warszawie**. Dla każdego dziecka rodzice mogą kupić bilet za 99 zł, który jest ważny rok i uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów w 1. i 2. strefie biletowej.

Uproszenie taryfy polegało przede wszystkim na **likwidacji najmniej popularnych biletów: 40- i 60-minutowego** oraz **zastąpieniu biletu jednorazowego biletem jednorazowym przesiadkowym**. Bilet ten jest ważny przez 75 minut (w 1. strefie biletowej) lub przez 90 minut (w 1. i 2. strefie biletowej) i uprawnia do korzystania z kilku środków komunikacji miejskiej. Cena biletu jednorazowego przesiadkowego pozostała taka sama, jak dotychczasowego biletu jednorazowego, czyli 4,40 zł za bilet ważny w 1. strefie biletowej i 7 zł za bilet ważny w 1. i 2. strefie biletowej. Nowością jest także **bilet weekendowy**, ważny od piątku, od godziny 19.00 do poniedziałku, do godziny 8.00. Bilet kosztuje 24 zł i obowiązuje w 1. i 2. strefie biletowej. Grupy zorganizowane (do 5 osób) będą chętnie korzystały z **biletu weekendowego grupowego**, na podstawie którego można podróżować w 1. i 2. strefie biletowej. Weekendowy bilet grupowy kosztuje 40 zł.





NA GRANICY DWÓCH PAŃSTW



Słubice są miastem o wyjątkowej historii. Przez 692 lata były częścią Frankfurtu nad Odrą. Od 1945 roku są ponownie odrębną miejscowością. W tym roku zakończono eksploatację niemal dwukilometrowej linii tramwajowej, łączącej Słubice z lewobrzeżną częścią ówczesnego miasta. W kolejnym artykule z cyklu „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje" prześledzimy historię krótkiego odcinka torów, po którym dziś pozostały tylko nieliczne ślady. Czy w przyszłości zostaną odbudowane?

Dyskusja o budowie sieci komunikacji miejskiej we Frankfurcie trwała od początku lat 90. XIX wieku. Rozrastające się miasto potrzebowało sprawnego środka transportu, aby połączyć ze sobą coraz odleglejsze dzielnice, a przede wszystkim obszary zlokalizowane po prawej stronie Odry, zwane wówczas *Dammvorstadt*. W 1896 roku zdecydowano o uruchomieniu w mieście tramwaju elektrycznego.

W styczniu 1898 roku – po dwóch latach od podjęcia decyzji, uruchomiono w mieście pierwsze tramwaje. Nowa sieć, składająca się z trzech linii oznaczonych kolorami, miała długość 9,5 kilometra. Linie były jednotorowe, a zastosowany prześwit szyn wynosił 1000 mm. Centralnym punktem, w którym „spotykały się" wszystkie trasy był *Wilhelmplatz*. Tramwaje kursujące do dzisiejszych Słubic były oznaczone tablicami koloru czerwonego. Ruszały z krańca *Beresinchen*, zlokalizowanego w okolicach Nowego Cmentarza, następnie przekraczały Odrę i wzdłuż obecnej ulicy 1 Maja kierowały się w stronę skrzyżowania z ulicą Kościuszki. Drugi kraniec linii czerwonej znajdował się przy budynku Domu Strzeleckiego, czyli obecnego kościoła NMP Królowej Polski.
Po wybuchu I wojny światowej, w mieście zaczęło brakować węgla – głównego źródła energii elektrycznej. W rezultacie, niektóre linie tramwajowe musiały zostać skrócone. Oszczędności dotknęły również linii czerwonej, a przede wszystkim jej słubickiej części.

Po zakończeniu wojny ograniczony zakres funkcjonowania komunikacji miejskiej musiał zostać utrzymany przez kolejne lata. Powodem była niezbyt dobra sytuacja gospodarcza Niemiec. Pełną sprawność całej sieci linii tramwajowych we Frankfurcie przywrócono dopiero w 1924 roku. W tym czasie zreorganizowano też przebieg wszystkich linii i zmieniono system oznaczania linii. Kolorowe tablice zastąpiono numeracją od 1 do 4. Linii obsługującej *Dammvorstadt* nadano numer 2. Była to najdłuższa linia w mieście – miała ponad 5 kilometrów.

Kolejne ważne wydarzenie w historii słubickiej linii tramwajowej miało miejsce w 1927 roku. Wówczas torowisko wydłużono do stadionu miejskiego, zlokalizowanego przy obecnej ulicy Sportowej. Długość trasy tramwajowej w prawobrzeżnej części miasta zwiększyła się do 2 kilometrów. Co ciekawe, do 1936 roku nowy odcinek torowiska wykorzystywany był tylko w środy, soboty i niedziele.

Podczas bombardowań miasta w 1945 roku ucierpiała znaczna część infrastruktury tramwajowej. Z powodu zniszczenia zajezdni i części torowisk, ruch wagonów został wstrzymany. Wskutek powojennych ustaleń politycznych, miasto zostało przedzielone granicą polsko-niemiecką na Odrze. O ile w lewobrzeżnym Frankfurcie szybko udało się wznowić kursowanie tramwajów, o tyle w polskich Słubicach okazało się to niemożliwe. Dawne, odcięte od reszty sieci torowisko rozebrano i na długie lata zapomniano o tramwajach.

O powrocie tramwajów do Słubic zaczęto mówić na przełomie XX i XXI wieku. Otwarcie granicy polsko-niemieckiej, po włączeniu Polski do Strefy Schengen, dało nowe możliwości połączenia obu miast. Rozważano różne warianty wprowadzenia frankfurckich tramwajów za prawy brzeg Odry. Planowanie i negocjacje między zarządami obu miast trwają już kilka lat. Czy w przyszłości doprowadzą do powstania transgranicznego połączenia…?

tekst: Maciej Beister
Opracowano na podstawie:
Wojcieszak J., Rozwój komunikacji tramwajowej w Polsce, „Technika Transportu Szynowego", 2013, 7-8, s. 32-33
TramFrankfurt (Oder) Magazin

OD 118 LAT NA TEJ SAMEJ TRASIE

Ani budowa sieci tramwajowej, ani rozwój węzła kolejowego nie zapewniły sprawnego transportu prężnie rozwijającemu się miastu, jakim było XIX-wieczne Glasgow. W 1891 roku rozpoczęto więc budowę metra. Inwestycję zakończono po pięciu latach, a Glasgow zostało – po Londynie i Budapeszcie – trzecim miastem na świecie, w którym funkcjonowała podziemna kolej miejska.

Cztery stopy

Linia metra połączyła centrum miasta z zachodnimi dzielnicami (Hillhead, Kelvingrove, Partick) oraz z dzielnicami zlokalizowanymi na południowym brzegu rzeki (Ibrox, Govan). Trasa biegnie w całości pod ziemią, dwukrotnie przecinając rzekę Clyde. Na początku były to dwa równoległe, niezależne od siebie tunele. W latach 70. XIX wieku, w ramach modernizacji, zostały one połączone. Jedyna linia metra w Glasgow jest linią okólną, a pociągi kursują w obu kierunkach zatrzymując się na 15 stacjach.

Długość każdego z tuneli wynosi niecałe 10,5 kilometra. Metro w Glasgow jest płytkie. Tunele przebiegają pod ulicami oraz dwukrotnie pod rzeką. Ich wysokość w przekroju wynosi zaledwie 3,4 m. Początkowo pociągi metra były zestawiane tylko z dwóch wagoników. Obecnie składy liczą trzy wagony, każdy o długości 12 m (dla porównania, wagony obsługujące warszawskie metro mierzą ponad 19 m). W każdym wagonie znajduje się 112 miejsc siedzących i 165 stojących.

Glasgowskie jest prawdopodobnie **jedynym metrem na świecie, które od powstania nie zostało rozbudowane lub przedłużone w żadnym kierunku** (choć oczywiście były takie plany). Pociągi poruszają się po torach o nietypowym rozstawie, który wynosi cztery stopy, czyli 1219 mm (dla przykładu warszawskie i londyńskie metro kursuje po torach o standardowym rozstawie, czyli 1435 mm).

Ciekawy był także sposób „napędzania” wagonów – nie były one ciągnięte przez lokomotywę parową (jak w Londynie), ani nie były pojazdami elektrycznymi (tak było w Budapeszcie). **Początkowo metro w Glasgow było metrem linowym**. Między torami biegła gruba na półtora cala, stalowa lina, pozostająca niezmiennie w ruchu. Pod wagonami znajdowały się uchwyty, które po zakończonej wymianie pasażerskiej zaciskały się na linie, uruchamiając i poruszając pojazd. Moment ruszania nie był łagodny i przyjemny dla pasażerów.

Metro linowo-elektryczne

Elektryfikacja została przeprowadzona dopiero w latach 30. XX wieku. W 1935 roku, przez dziesięć miesięcy, **pociągi kursujące zgodnie z ruchem wskazówek zegara były „napędzane” linowo, natomiast kursujące w kierunku od-**

wrotnym do ruchu wskazówek zegara już elektrycznie. Wagonów nie zastąpiono nowymi, a jedynie dostosowano je do nowego rodzaju napędu. Służyły one pasażerom aż do wielkiej modernizacji metra, która rozpoczęła się w 1977 r. i trwała trzy lata. W tym czasie metro w Glasgow nie kursowało, a stacje zostały gruntownie przebudowane. Modernizacja była konieczna przede wszystkim z powodu pęknięć ścian oraz coraz częstszych awarii pociągów. Dodatkowo, eksploatowane (w większości od 1896 r.!) wagony nie zapewniały wystarczającego komfortu podróży.

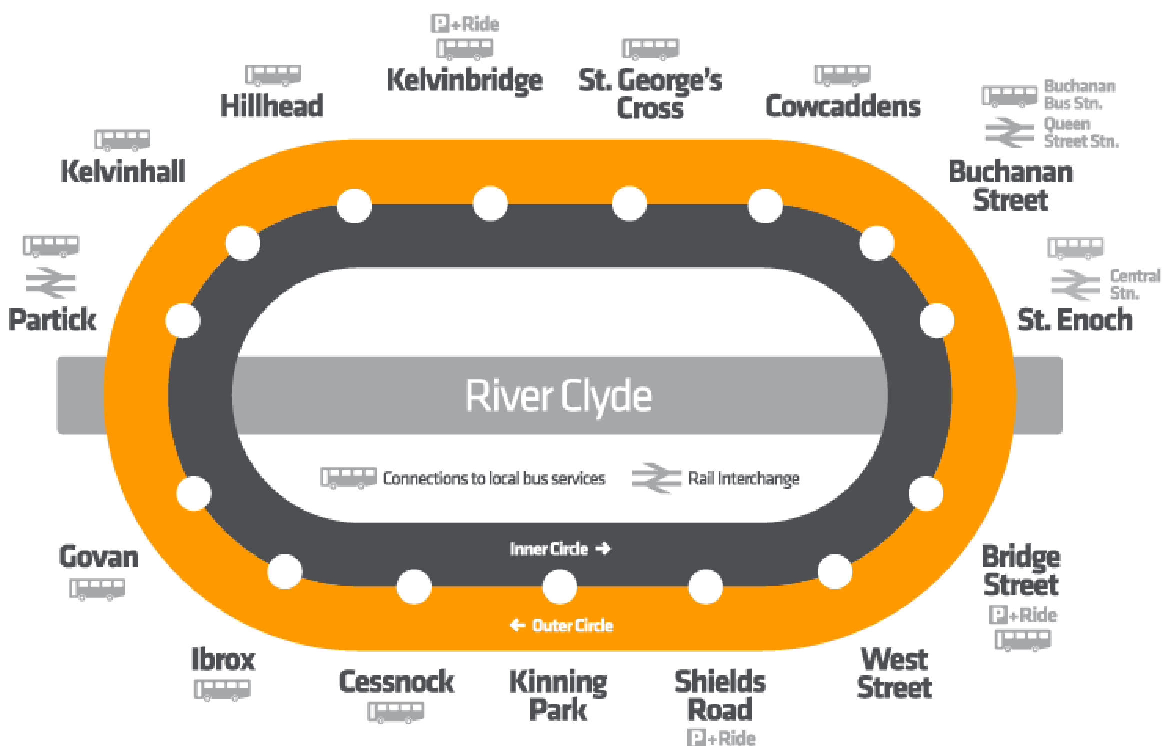
W rezultacie, **w drugiej połowie XX wieku nastąpił zdecydowany spadek liczby pasażerów**. Przyczyniły się do tego – oprócz pogarszającego się standardu podróży – także: upadek przemysłu, wzrost liczby samochodów, zamknięcie dwóch dworców kolejowych w centrum miasta i sąsiedztwie stacji – St. Enoch i Buchannan Street oraz wyburzenie osiedli znajdujących się przy stacjach metra, na miejscu których wybudowano autostradę. Nie bez znaczenia była także spadająca liczba mieszkańców miasta (ujemny przyrost naturalny, przeprowadzki na przedmieścia i poza region).

Osiem godzin w niedzielę

Obecnie metro w Glasgow jest własnością publiczną i zarządza nim regionalny organizator i koordynator transportu – Strathclyde Partnership for Transport (SPT). W metrze obowiązują bilety emitowane przez SPT. Pasażerowie mają do wyboru bilety ważne wyłącznie w metrze oraz specjalne bilety okresowe (emitowane również przez SPT), które są honorowane także w pociągach regionalnych oraz w autobusach komunikacji miejskiej, obsługiwanych przez komercyjne firmy. Dla pasażerów z innych miast zaskakujące mogą być godziny działania metra, które **od poniedziałku do soboty kursuje między 6.00 a 23.00, natomiast w niedzielę jedynie od 10.00 do 18.00**.

W 1977 r. z metra skorzystało siedem milionów pasażerów, a w 2012 r. było ich już około 13 milionów. Obecnie trwa duża modernizacja szkockiego metra. Jednak poza odświeżeniem stacji i uruchomieniem nowego (elektronicznego) systemu biletowego nie przyniesie ona przedłużenia trasy. Bowiem miasto – w przeciwieństwie do sąsiedniego Edynburga – stawia na rozwój systemu autobusowego w postaci systemu BRT (o nazwie Clyde Fastlink). Warto przypomnieć, że w Glasgow jeździły najpierw tramwaje konne (od 1872 r.), a potem elektryczne (od 1898 r.). W szczytowym momencie po ulicach miasta kursowało 1100 wagonów tramwajowych na 200 km tras. Tramwaje w Glasgow zostały zlikwidowane w 1964 r.

tekst i fot.: Łukasz Filipczak



W Glasgow funkcjonuje jedna, okólna linia metra



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl



@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO